



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 648 de 2021

S/C — Comisión de Hacienda

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI (CPATU)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de octubre de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Iván Posada Pagliotti, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Sebastián Andújar, Daniel Dalmao, Adriana González, Julio Kronber, Gonzalo Mujica, Gustavo Olmos, Álvaro Perrone Cabrera, Sebastián Valdomir y Álvaro Viviano.

Invitados: Por la Gremial Única del Taxi (CPATU): señores Francisco Salanova, Presidente; Hagop Panossian, Secretario; Oscar Dourado, Gerente, y Fabián Andrade, por el departamento de Canelones.

Secretario: Señor Eduardo Sánchez.

Prosecretaria: Señora Patricia Fabra.

══════II══════

SEÑOR PRESIDENTE (Iván Posada Pagliotti).- Habiendo número, está abierta la reunión.

De acuerdo con lo que habíamos resuelto la semana pasada, estamos recibiendo a una delegación de la Gremial Única del Taxi Cpatu que pidió ser recibida para plantear algunas inquietudes vinculadas con la exposición del señor diputado Sebastián Sanguineti.

Simplemente -a efectos de situarnos en el contexto-, estamos hablando de una exposición escrita del señor diputado Sanguineti, pero corresponde aclarar que en el ámbito del Poder Legislativo no hay ninguna iniciativa planteada en relación con ese tema.

Simplemente, quiero dejarlo claro a los efectos de que ustedes tuvieran real conocimiento de la situación a este respecto.

En todo caso, lo que corresponde es recibir a la delegación y agradecer la presencia del presidente, señor Francisco Salanova; del secretario señor Hagop Panossian; del señor Óscar Dourado, y del señor Fabián Andrade por el departamento de Canelones.

SEÑOR DOURADO (Oscar).- Muchas gracias por recibirnos. Nos reencontramos con viejos amigos de trabajo porque hace muchísimos años hemos compartido este ámbito para traer nuestras inquietudes y junto con ustedes hemos encontrado nuestras soluciones, a las cuales debe agradecer el taxímetro, de todo el país, no solo el taxi de Montevideo.

El taxi en 2015 fue golpeado por una actividad que se instaló en forma disruptiva, sin pedir permiso, con características mafiosas porque le quitaron el trabajo a quien lo tenía. Y sí, decimos con características mafiosas porque el que toma lo que no le pertenece en un estado de derecho está en contra de las normas que todos teníamos que respetar y que respetamos durante décadas.

En agosto el taxímetro cumplió noventa años de vida. Estos dos últimos años han sido de supervivencia debido a la disrupción de Uber, cuya actividad luego se reglamentó con mucha elasticidad, con muchos beneficios, casi sin obligaciones, sin tener que pagar permisos y haber trabajado mucho para ahorrar dinero y pedir permisos a las intendencias y realizar en forma honesta el trabajo; sin derecho a nada se le permitió hacer mucho daño.

En 2015 el taxi decía que había un Uber para cada actividad; hoy todos nosotros -que estamos un poco más grandes, pero que tenemos las ideas claras, como siempre- notamos que es verdad: hay un Uber para cada actividad. Las publicidades en la televisión dicen: "No use material pirata", "No participe de juegos de azar pirata porque sus datos son usados en forma fraudulenta". Quienes reclaman son gente como los taximetristas, como los remiseros, como los omnibuseros, que están perdiendo los derechos. Hoy la gente del mundo artístico y del juego lúdico se manifiesta y lo puede hacer mejor que nosotros, porque nosotros no podíamos acceder al gasto de la televisión, y nos preocupa que ellos también estén perdiendo el trabajo. Nosotros lo perdimos y lo estamos recuperando en base a esfuerzo, a compromiso, a obsecuencia y a decir: "No nos vamos a dar por vencidos".

Por suerte, hoy la gremial del taxi en Montevideo -y también del interior-, lo que todos conocemos como 141 y como Radio Taxi Montevideo 1711 ha dado una pelea brutal -también con el Voy en Taxi, que está instalado en varios puntos del departamento-, y por servicio, por compromiso y por decisión de la gente estamos trabajando mejor que Uber. Estamos recuperando el trabajo que nos robó gente que

trabaja a demanda, que cuando tiene pocos autos cobra más, que cuando llueve cobra más.

Nosotros entre las cosas que hoy les vamos a pedir, un aumento de tarifas que ha sido postergado por todas las cosas que pasan en la actividad nacional, que tendría que haber empezado a regir en el mes de junio. Para tener un aumento de tarifas nosotros tenemos que solicitarlo al Ministerio de Economía y Finanzas; nuestra tarifa es de noche, de tarde o de día; siempre es la misma y así está establecido y el usuario sabe lo que vale. Y esa tarifa, cuando no encontramos respuestas rápidas en el Ministerio de Economía y Finanzas, la buscamos con ustedes, que son los sensores de la sociedad, de los trabajadores.

Hemos luchado para no perder puestos de trabajo. El taxi es una actividad en la cual atrás del volante siempre tiene que haber un conductor; no podemos prescindir de él, o en lugar de tener tres conductores, tener dos o uno, porque si no, no podemos ejercer la tarea. Quien ha sido su compañero de siempre, en su grupo político, hoy ministro de Trabajo, sabe el esfuerzo que hemos hecho juntos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para conservar cada puesto de trabajo, y que hemos reincorporado el personal de otros sistemas de radio que se estaban cayendo para mantener el servicio. Hoy sí podemos decir que ese compromiso, que ese esfuerzo, da sus frutos, porque ahora logramos el compromiso de la gente, y la gente le está diciendo que no a Uber y a Cabify -que es una empresa incipiente- y nosotros seguiremos siendo obsecuentes en lograr nuestro puesto de trabajo.

Cuando este señor diputado SS sale con una propuesta sin estudio de nada, defendiendo tres mil trabajadores -hoy cuatro agremiaciones-, nosotros le queremos decir que en el taxi hay veinticuatro mil trabajadores. En la familia del taxímetro hay más de seis mil quinientos permisarios de taxi que desde hace noventa años cumplimos el trabajo, y todos nosotros lo sabemos. Hemos festejado nuestro cumpleaños con muchos integrantes del Parlamento cuando cumplimos ochenta, y hoy cumplimos noventa.

Hoy no es un momento de festejo; hoy es un momento solamente de trabajo, pero él parece desconocer el trabajo, el esfuerzo y la historia de un gremio al que si él lo quiere medir por cantidad de gente comprometida o por cantidad de permisarios, nosotros lo medimos por la cantidad de gente de bien y de familia de bien que dependen del taxi para mantener las necesidades básicas de nuestra familia.

Luego de esta asombrosa -para nosotros- nota que hizo este diputado, el diario *El País* nos pidió que hiciéramos un aporte, a lo cual le dijimos que no, que no íbamos a dar ningún tipo de opinión. La Cámara de Transporte del Uruguay tuvo una reunión con él, a la cual nosotros concurrimos, pero no quisimos expresarnos en la prensa, en absoluto, porque no le vamos a dar la segunda oportunidad de hablar, de contrarrestar lo que nosotros digamos; nosotros hablamos con la Comisión de Hacienda del Parlamento que entendemos que es quien realmente nos representa.

Y todas las exoneraciones que nosotros logramos en noventa años el señor las solicita de una sola vez, y todas las que hemos tenido y que se han madurado y creado para tener un servicio de transporte público, formal y serio, se construyeron y fueron iniciativas del Poder Ejecutivo de este país, las cuales hemos respetado, hemos cumplido.

El taxímetro se ha comprometido con el Taxi Salud; el 13 de marzo, cuando el señor presidente anunció la pandemia, del servicio de radio despachamos treinta y ocho mil quinientos viajes: el sábado despachamos veintiuno, el domingo diecisiete y el lunes 16 de marzo se procesaron cuatro mil setecientos viajes y seguimos en caída hasta llegar a

un mínimo diario de mil ochocientos viajes. Decidimos revertir esa situación y el día 21 de Marzo pusimos la desinfección del auto de taxímetro y la toma de la temperatura del conductor; vacunamos a todos los conductores. Junto con el Ministerio de Salud Pública, con el conocimiento también de la Intendencia, sacamos en forma abrupta pero necesaria para la sociedad el Taxi Salud, que todos sabemos las ventajas y el servicio que ha dado a la sociedad toda porque en ese momento la locomoción -que forma parte de la logística- era fundamental, y ahí renunciamos a la tarifa: lo que cobrábamos $ 1.000, lo cobramos $ 300 y trasladamos a todo el personal.

Llevamos gente a hacerse los estudios, las diálisis, a sacarse sangre, a hacerse hisopados. Sacamos el Taxi Vacunación, el Taxi Farmacia y, como uruguayos, como ciudadanos, nos olvidamos de la plata para asumir el compromiso que todos estaban asumiendo.

Es cierto que no estuvimos en primera fila como estuvieron los funcionarios de la Salud, pero estuvimos en segunda fila ayudando a todo el personal de la Salud, a todos los médicos y ayudándonos a nosotros y a los uruguayos.

Creo que en ese momento no era conveniente y estas aplicaciones se retiraron porque lo único que persiguen es el lucro, pero nuestra vida se construyó en el Uruguay y nosotros somos los que decidimos no irnos nunca de acá, y somos taximetristas, yo, desde que me acuerdo porque mi papá empezó en 1953 y yo nací en 1958, o sea que tengo un montón de kilómetros de taxi.

Lo cierto es que estamos orgullosos de lo que hicimos, y que seguimos haciendo.

Después, sacamos cosas novedosas, como fue el Taxi Mascota -en la pandemia aumentó muchísimo el uso de las mascotas por parte de los niños-, porque se precisaba también trasladar a las mascotas, y por eso pusimos equipamiento en un número de taxis para poder trasladar esos animales que hoy forman parte de la familia, y también la comida de ellos. Nos empezamos a comprometer más y hoy vemos el resultado del trabajo.

Nosotros estamos trabajando por menos de la mitad, pero habíamos llegado a tener un 7 **%** de actividad. O sea, recuperamos el 32 **%** que no alcanza para pagar los laudos con los que venimos comprometidos desde 2015 cuando las aplicaciones no existían, pero que tenemos que pagarlos igual. Pagábamos un laudo cuando ganamos $ 100, pero hoy cuando ganamos $ 38,40 tenemos que pagar igual. Cuando vemos todo lo que denuncian los trabajadores -que no cobran salario, que no tienen beneficios, que no pueden pagar el alquiler del auto; la reglamentación dice que el auto tiene que ser propiedad de ellos; ellos no pueden tener empleados-, notamos que no cumplen en absoluto con la reglamentación.

Nosotros lo que les pedimos a ustedes es que se les exija el cumplimiento de la reglamentación con la cual fueron creadas estas actividades y si no están dispuestos a cumplirla, que se retiren, y si ellos no tienen trabajo -nosotros lo dijimos públicamente; hicimos conferencias de prensa-, el taxi está dispuesto a ofrecerles trabajo digno, en planilla, cobrando un jornal diario, aguinaldo, licencia, salario vacacional, seguro de accidente de trabajo. Aquellos que son aptos, que son responsables, van a encontrar cobijo dentro de la familia del taxímetro, en un trabajo que los va a dignificar y no que los va a tener pirateando en la calle por monedas, cobrando por exceso, como cobran, lo que va en contra siempre del ciudadano.

El usuario no se puede quejar contra la empresa; la empresa se lo dice bien claro: "Deje usted sus datos. Nosotros estamos en Amsterdam". Ante cualquier disconformidad o querella jurídica por un viaje de taxi hay que hacer el juicio fuera del Uruguay. Lo mismo

les pasa a los que hoy dicen que son trabajadores dependientes de ellos y que están reclamando el aguinaldo, la licencia y el salario vacacional porque nunca cumplieron.

Creo que tenemos que empezar por cumplir la norma; el daño del taxi está, pero estuvimos de rodillas y nos estamos poniendo de pie con gran esfuerzo, porque atrás de cada taximetrista está la familia, están los hijos, están las mamás que les dieron fuerza.

Vimos bajar el precio de los taxis de US$ 110.000 a US$ 20.000, pero cuando nos reunimos con los dueños de los taxis les digo: "El taxi tiene futuro porque tiene un proyecto, porque tenemos ganas, porque tenemos compromiso y porque no somos piratas ni vinimos a robar el trabajo a nadie".

Muchos que no entendieron -mismo del transporte de personas- hoy sufren a Uber. ¿Por qué? Porque se venden menos boletos de ómnibus; hay camionetas que viajan con doce u ocho pasajeros, de forma informal y sin pagar impuestos, a todo el país, y a algunos que pensaban que nunca les iba a pasar, les está pasando.

Y en otras actividades -como mencionaba, el arte, la música- que necesitan inspiración para llevarlo adelante, para hacer algo bueno que todos escuchen, si bien buscan ganar dinero -porque lo necesitan para vivir-, también lo hacen con la satisfacción de agradarle al público, a sus amigos. Eso se los roban y lo usan otros para ellos. No podemos pensar en una sociedad como la uruguaya -con la responsabilidad que tienen en nuestra sociedad y que quedó demostrada en la pandemia- donde todo va a ser MercadoLibre, Rappi, Pedidos Ya, porque uno come una milanesa al pan de un lugar donde no sabemos ni dónde fue elaborado y viene en un canasto que se está cayendo a pedazos y en una moto conducida por un extranjero que no tiene ninguna norma sanitaria, mientras vemos cerrar las puertas de los bares y de las pizzerías, que tienen que pagar alquiler, que tienen que pagar laudo y que están llenas de obligaciones.

La contención de la pandemia la logramos con la reserva pública y con lo que aportamos y trabajamos desde siempre, que hicimos un sistema de salud responsable que estuvo a la altura del acontecimiento. Por algo es que tenemos la salud que hoy tenemos, tres dosis; hubo un gobierno y un Parlamento que llevó una idea adelante, también con los recursos que damos los que trabajamos de verdad, porque el 25 **%** del bruto de lo que recaudaron estas aplicaciones por intermedio de tarjetas internacionales salió del país. La mayoría de los choferes de ellos no pagan BPS; están atrasados en la pequeña empresa. Muchos no están en planilla; alquilan los autos. Hay una situación laboral totalmente dispar.

Este año que pasó el ómnibus perdió casi treinta millones de boletos. Estamos hablando de transporte formal, de trabajadores que tienen todos sus derechos. Lo mismo pasa en el taxi. ¿Cuál va a ser el futuro del trabajo? A los que somos veteranos nos parece incierto. Ese futuro de trabajo lo tenemos que construir con ustedes. Si alguna actividad va a dejar de existir en el futuro, hay que contemplar el crecimiento o su caída porque si no, generaremos muchos padres de familia y muchas familias frustradas y perjudicadas de forma muy grande.

Esa es la exposición que queríamos hacerle a todos ustedes. Nos preocupó mucho la liviandad con que se expresó el diputado; liviandad que no compartimos en absoluto. Creemos que el futuro se construye con trabajadores y empresas responsables. No estamos hablando de excesos. No queremos que las normas laborales sean tan apretadas que casi no se pueda trabajar, pero sí queremos que todos aportemos, si trabajamos.

SEÑOR SALANOVA (Francisco).- Es lamentable que esa gente que tiene más de un coche -está comprobado por la Intendencia, no lo decimos solo por hablar- tenga

trabajando a emigrantes a los que les pagan US$ 100 por semana. Eso no lo decimos nosotros, sino que fue comprobado por la Intendencia. Nunca tienen control sobre ellos, de ninguna manera. Explotan a gente que -como muchos de nuestros padres- son emigrantes. Es doloroso que tomen esas decisiones y que trabajen de ese modo.

Como ya dijo Oscar, ese 25 **%** -que en el caso del taxi consumimos acá lo poco que puede quedar- ellos se lo llevan; esa divisa se va del país. Como decíamos, tenemos que tener mucho cuidado cuando nos gustan las novedades. En la televisión nos mostraban Mercedes, agua, pero hoy en día nada de eso se cumple. Al revés, son autos que nosotros desafectamos, que ellos adquieren y ponen en servicios. Nosotros tenemos seis años para circular; ellos lo ponen en servicio. Esa es la calidad de servicio que hoy están dando. O sea que todo lo que prometieron es mentira.

Me adhiero a lo que dijo Oscar en cuanto a que la televisión dice que no apoyemos la piratería. Lamentablemente, ahora están reaccionando por muchos lados, como barracas, televisión. Esos eslóganes nos vienen justito a nosotros también: no apoyemos la piratería.

Simplemente, quería decir esto. Muchas gracias.

SEÑOR ANDRADE (Fabián).- Solamente quiero confirmar las palabras contundentes de Oscar y comunicar que la problemática que hay en Montevideo también la tenemos en el interior. Además, se ve agravada por el taxi trucho. Aparte del Uber tenemos el taxi trucho en una proporción impresionante. En los pueblitos chicos -el taxi está en todo el país, en todos los pueblitos del Uruguay- están pasando una situación totalmente desesperante. A través de nuestra exposición queremos que sepan que es una realidad que está en todo el país.

SEÑOR DOURADO (Oscar).- Vinimos para plantear dos puntos. Voy a ser muy breve en el siguiente. En el mes de julio pedimos un aumento de tarifas. Entendemos todas las necesidades que tiene el Ministerio de Economía y Finanzas. Queremos pedirles a ustedes que se adecue, en forma moderada. A nosotros nos preocupa muchísimo el aumento de los combustibles. Tenemos una flota de taxis dividida.

Nosotros fuimos seducidos -creo que seducir es la palabra correcta, porque es cuando a uno lo convencen- para ir hacia la nafta; en todo el país cambiamos muchísimos taxis a nafta. El gasoil era una solución para nosotros, para el camión y el ómnibus. Nosotros cedimos todos nuestros litros de gasoil; siempre fuimos gasoleros. Fuimos seducidos. No creo que con mala intención, porque el proyecto de la regasificadora se empezó a construir y después falló. Pero las bases se hicieron. Nosotros creímos en esas bases y ese empuje y fuimos a la nafta. Tanto fue así que nos dieron una exoneración de los impuestos a la nafta que venció en noviembre de 2019, porque se pensaba que el proyecto no iba a llevar más de cuatro años. Todos los taximetristas quedamos embarcados en un proyecto que fracasó. Un proyecto que llevó a que quienes se quedaron con la nafta estén en una situación ruinosa; también a los que están a gasoil, porque los coches a gasoil salen el doble que los de nafta.

A nosotros el proyecto de la nafta también nos entusiasmaba por el valor del auto, porque vale la mitad y las reparaciones mecánicas son más chicas y económicas. Nos gustó porque íbamos a pagar una nafta -en ese momento- a $ 18 o $ 20. Hoy la estamos pagando a $ 70. Eso hace que un taxi que gasta 1.100 litros por mes supere los $ 70.000 de combustible. El que anda a gasoil supera los $ 55.000.

Nos quedamos en la peor situación; quedamos en el "medio de". Vemos todas las cosas que se generan con respecto al cambio de proyecto. Veo poco la televisión, pero ya vi que quien lideraba el proyecto le hace un juicio al Estado para cobrar porque no se

pudo culminar. El fracaso de ese proyecto le da derechos. Eso también podría pasar con el taxímetro. Nosotros no podemos -o no deberíamos; o no queremos- hacer un juicio al Estado porque nos dijo que fuéramos a la nafta, y después fracasó.

Entiendo que vamos a encontrar mejores soluciones dentro de este ámbito, con nuestro señor presidente de la República, con nuestro Poder Ejecutivo, que nos permitan atemperar la situación del combustible. No queremos soluciones mágicas; no queremos pagar $15 o $ 19 la nafta. Queremos pagar en el surtidor lo que vale como cuando estaba el descuento del impuesto a las naftas. Y con esos impuestos poder pagar DGI y BPS. No queremos una subvención. Queremos que el pago de la nafta genere certificados -como se hacía hasta noviembre de 2019- que aseguren la formalidad en la actividad del taxímetro, que se paguen los aportes a la previsión social de los trabajadores y a DGI, con los que, con gran esfuerzo, estamos al día. Si ustedes consultaran a los directores de DGI o BPS, se los dirían. El taxímetro deja de pagar cualquier cosa menos DGI o BPS; treinta días pasan volando; las sanciones de BPS son enormes: la primera vez es el cincuenta, después es el cien. Si uno se hace deudor contumaz, nunca más se puede poner al día con una actividad que tiene una rentabilidad muy chiquitita. Aquellos compañeros que en alguna oportunidad se atrasaron tres o cuatro meses, nunca más agarraron rueda o perdieron el taxi porque tuvieron que venderlo para pagar.

Queremos pedirles que se cumpla con la reglamentación en los coches de aplicaciones. Quisiéramos que le pidieran a la Junta Departamental que haga cumplir la reglamentación. Acá hay representantes de todos los partidos; es muy bueno que estén aquí; es muy numerosa su presencia, a veces, en una comisión no se logra la atención de tantos parlamentarios, lo que agradecemos muchísimo. Nosotros vamos a empezar con la inspección anual y nos van a controlar los aparatos, los autos, su estado. Me parece perfecto que sea así. Cada siete días el taxi hace una desinfección; se aplica un producto para lograr la asepsia del coche. Además, se realiza el control de temperatura al conductor y la vacunación es obligatoria.

Nosotros hicimos todos los cambios necesarios para sobrevivir, pero necesitamos que cumplan con la norma los que vinieron a quedarse con nuestro trabajo de manera disruptiva, sin derecho, de forma mafiosa, que estuvieron durante dos años sin pagar nada, de pesados -y todos lo sabemos-, sin respeto por nada, ni por el Parlamento, ni por la Junta Departamental, ni por los dueños ni por el conductor de taxis.

Por favor, necesitamos que nos den una herramienta para el combustible. Ya se la pedimos al presidente de la República. Sabemos que se necesita iniciativa del Poder Ejecutivo, pero queremos que ustedes, parlamentarios, que trabajan con él, conozcan la realidad y sepan cómo funcionaban los certificados hasta noviembre de 2019. Nosotros pagábamos el combustible al precio que estaba en el surtidor. Con ello no había defraudación. Nos daban un máximo de 1.054 litros. Es menos de lo que gastábamos, pero nos daban certificados de DGI y BPS, con los que podíamos pagar nuestras obligaciones. No era una subvención; se transformaba parte del impuesto en otro impuesto que tenemos que pagar para que el trabajador esté atrás del volante, con todas sus garantías. Es extremadamente necesario contar con eso.

También hay empresas que le han hecho juicios al Estado uruguayo -no solo la gerenta general- porque se fracasó o se decidió no seguir adelante con el proyecto. Nosotros estamos en esa misma situación. Nos comprometimos a ir a la nafta para usar la regasificadora. No nos hemos apurado en iniciar una demanda porque entendemos que formamos parte de la sociedad uruguaya, no somos una empresa extranjera que agarra la plata y se va. Después, tenemos que seguir dando la cara a todos: al país, al ciudadano, al que se sube en el taxímetro. No queremos ser los ganadores de juicios,

queremos ser los ganadores de nuestra actividad, de nuestro trabajo y llevar lo que nuestras familias necesitan.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Conrado).- Saludo y doy la bienvenida a la delegación, especialmente, al señor Dourado y a Fabián Andrade, con quien nos conocemos hace muchos años. Es un gusto contar con ustedes para que nos hablen acerca de lo que están viviendo y de lo que sienten sobre las necesidades de un sector tan amplio como es el del taxi.

Tal como ustedes dijeron, el motivo de esta comparecencia tiene que ver con una exposición escrita realizada por un legislador de nuestra bancada del Partido Colorado. Si bien no somos del mismo sector, me veo en la necesidad de decir unas breves palabras.

La exposición escrita que realizó el diputado Sebastián Sanguineti está dentro de las potestades que tiene todo legislador, a quien se le permite hacer exposiciones escritas o pedir un lugar en la media hora previa para dar a conocer a ciertos organismos públicos determinadas preocupaciones. Se trata de una situación legítima, presentada por un diputado del Parlamento. Es tan legítima como todas las que hace el resto de los noventa y ocho diputados y los suplentes cuando ingresan a la Cámara como titulares. Esto no quita la posibilidad de que un sector tan importante como el taxi venga a decir su verdad y establecer que no está de acuerdo con una exposición escrita. Pero tiene que quedar muy claro que es una exposición escrita, no una minuta de comunicación. El diputado no está solicitándole al Poder Ejecutivo, a través de una resolución de la Cámara o de un proyecto de ley, que actúe de determinada manera. Simplemente, es una exposición escrita en la que da a conocer determinada preocupación. Es tan legítimo como que ustedes nos estén narrando la situación en cuanto a su actividad.

Quería dejar esto planteado porque se trata de un diputado de nuestra bancada. Es muy bueno resaltar que, legítimamente, expresó una preocupación a través de una exposición escrita, pero no es una minuta de comunicación por la que esta Comisión y, eventualmente, el plenario de la Cámara, tenga que tomar una resolución.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Bienvenida la delegación.

Quiero consultarlos por el combustible y el impacto que tiene su costo. Probablemente, un aporte para la solución de este tema venga por el lado de los vehículos eléctricos, y a más largo plazo de los de hidrógeno. Días atrás salió una noticia que decía que en Canadá hicieron 1.043 kilómetros con una sola carga de hidrógeno, sin recargar. Si bien era un auto especial, con un conductor profesional, en condiciones de laboratorio, esa es la tendencia, y tendrá impacto en los combustibles y en el mantenimiento. Un vehículo de combustión interna tiene unas diez mil piezas y uno eléctrico, en el orden de mil. Eso también incide en el mantenimiento.

Los taxis ya han avanzado en ese aspecto, y ya tienen autos eléctricos ¿Tienen alguna planificación en ese sentido? Me parece que podría ayudar bastante tanto en los combustibles como en los compromisos que tiene el país para el cuidado del medio ambiente. En pocos años va a ser un tema que tendremos que tratar en el Parlamento; probablemente, en un plazo no tan largo, UTE pase a ser un ente mucho más estratégico que Ancap.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VALDOMIR (Sebastián).- Me sumo a la bienvenida y al agradecimiento a la delegación por brindarnos la valiosa información que hoy nos acercaron a esta Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados. Nos ofrecieron

datos muy relevantes y actualizados sobre la forma en que se comportó el sector durante la pandemia.

En líneas generales comparto todo lo mencionado por los invitados hoy aquí presentes. Soy sincero y debo decir que no había leído con atención la exposición escrita del diputado Sanguineti. Tuve que releerla y debí consultar al secretario.

(Diálogos)

——Por eso, estaba leyendo aquí y quería ver su investidura. Y se hizo referencia al señor SS y no sabía de quién se estaba hablando. Lo releí y lo entendí. Infiero que se trata del diputado Sebastián Sanguineti. Como bien dijo el colega Rodríguez, es un diputado de la bancada del Partido Colorado, no forma parte de nuestra bancada del Frente Amplio. No comparto los términos de su exposición. Pero me llamó la atención que no se lo nombrara. La identidad de un ciudadano, de un legislador, también habla del conjunto de sus colegas. Por más que este diputado sea suplente por el departamento de Montevideo -lo cortes no quita lo valiente-, y como comparto lo que ustedes mencionaron -no lo que él planteó en su exposición escrita-, entiendo que no está de más mencionarlo con su nombre y apellido.

A nivel parlamentario, estamos viviendo -quizás, no venga a cuento de su visita de hoy- tiempos de un delicado estado de relacionamiento interpartidario; estamos tratando de bajar un poco las tensiones y los tonos de nuestras discusiones, que a veces se van demasiado de límites. Entonces, hay que nombrar a las personas con delicadeza y reconociendo la investidura que cada uno de nosotros tiene; y aunque no se tenga ninguna investidura, si un ciudadano plantea una exposición escrita, no está de más tener esa deferencia, porque no menoscaba en nada su posición, y tampoco lo cuestiona a él no referirlos con su nombre y apellido.

De todos modos, comparto plenamente lo que ustedes mencionaron y creo que hay una situación de fondo para tratar, que es la que mencionan con respecto a los costos del combustible y a la situación que impacta directamente en los trabajadores del taxímetro, que debe ser atendida a la brevedad con medidas específicas que palíen la situación, y protejan el trabajo del sector y las inversiones realizadas.

Esto era lo que quería decir; en realidad, sentí la necesidad de plantearlo por una cuestión de honestidad intelectual, al escuchar su intervención.

Muchas gracias.

SEÑOR DOURADO (Oscar).- ¿Puedo pasar la última pregunta para primera?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí.

SEÑOR DOURADO (Oscar).- Porque su pregunta es la más sincera o la más álgida.

Agradezco que la haya manifestado y no la dejara pasar por alto, ya que tiene que ver con la honestidad intelectual que todos debemos tener.

En realidad, los quise tratar con el mismo anonimato con que se trató al gremio más grande del país: en el taxímetro hay dieciocho mil trabajadores, entre patrones y empleados, y no hay ninguna otra actividad en Uruguay que cuente con esa cantidad de trabajadores aportantes. Es más, cuando hablamos de una empresa o de un frigorífico con ciento cincuenta o ciento ochenta empleados decimos que es enorme. La verdad es que a cualquier actividad que tenga dieciocho mil trabajadores tendríamos que llenarla de medallas y reconocimientos.

En realidad, este señor hizo todos los estudios a espaldas de nuestro gremio, y nunca nos citó o nos consultó. Ustedes dirán, ¿por qué va a consultar a los taximetristas? Porque nosotros los consultamos a ustedes. Yo he sido presidente del gremio del taxi en 2002, y siempre vine a consultarlos, con la mayor de las humildades; hemos tenido grandes enfrentamientos filosóficos, políticos y de intereses, porque ustedes tienen que defender a tres millones de uruguayos, y yo tengo que defender a los taximetristas, pero siempre salimos fortalecidos.

Entonces, teniendo en cuenta la manera en que fuimos tratados por él, que en la reunión manifestaba que había tres mil señores de Uber, tres mil piratas, y que había cuatro agremiaciones -con lo que manifestaba su interés de caudal político, que no comparto, porque pienso que no todo pasa por lo electoral, ya que hay momentos de hacer política y hay momentos de trabajar; para este Parlamento este es el momento de trabajar, porque la política se hace en época electoral-, le pregunté: "¿Tú tenés Uber?" Y me dice: "¿Cómo?". "¿Si tú tenés Uber? ¿Tenés un hermano que tenga Uber, o un familiar?" Entonces, me dice: "¡¿Cómo me va a decir eso?! En esos términos no puedo hablar". Y le dije: "Tú a mí me podés preguntar si tengo taxímetro, y yo te voy a decir que sí. Y si me preguntás si soy hincha de nacional, te voy a decir que soy hincha de nacional, y no me ofendo por eso. Yo te hice una pregunta"

(Diálogos. Hilaridad)

——Entonces, nos manifestó que en esos términos tan abruptos no se podía hablar. Capaz que se ofendió porque yo soy de Nacional y el de Peñarol, pero lo hice porque nos sentimos muy doloridos.

Señor presidente: es muy difícil ser tan golpeados durante siete años, mantenerse en silencio, no romper una silla, no romper un vidrio y seguir trabajando. El esfuerzo de nuestros padres se ha regalado a piratas que pusieron de mascarón de proa a uruguayos que hoy están fundidos y a los que alguien les quiere dar una solución, pero ellos tendrían que haber respetado a los que estamos trabajando, como buenos uruguayos, porque yo no te tengo que sacar el trabajo a vos; si quiero mejorar, tengo que mejorar yo. En realidad, lo que estamos haciendo es devastar todo con Pedidos Ya, desarmando los almacenes, porque no va a haber más almacenes; de esta manera se va a acabar el bolichero, el emprendedor, el hombre que tiene iniciativa y compromiso, y eso no es filosofía, es trabajo.

Cuando vemos que todas las esquinas de Montevideo están cerradas y que la gente no está en la parada esperando el ómnibus para ir a trabajar, tenemos que alertarnos, porque quién va a pagar las responsabilidades que tiene la sociedad y que tiene un país; yo estoy acostumbrado a que sea así porque nací acá. A mí me enseñaron que lo mejor era UTE, Antel, Ancap y cuidar mi trabajo, mi taxi, y que venga una empresa a instalarse acá -porque se llama Uber- que no respete las normas, las reglas, el Parlamento no está bien.

La verdad es que nos sentimos muy doloridos con este diputado; no lo quisimos identificar con un partido como el tuyo, que es de larga data y de larga vida en la sociedad uruguaya, que también ha sido constructor de esta sociedad que tenemos.

Hoy todos están regalando su tiempo que es lo más valioso; están regalando su vida escuchándonos a nosotros, y lo vienen haciendo desde hace muchos años, porque son los que construyeron -el Partido Nacional, el Partido Colorado y el Frente Amplio- la convivencia, la norma.

Se nos dice que nosotros queremos una regulación, pero todo es regulado, hasta el Parlamento; la Cámara alta y la Cámbara baja también están reguladas, al igual que los

médicos y los escribanos. Entonces, yo no puedo ocupar el lugar de alguien en la sociedad si antes no me preparé, no estudié, no obtuve un título, no me esforcé; esa es la realidad. Sin duda, lo que no se puede regular son las malas actitudes de la gente, como la delincuencia, como lo que hizo Uber, no acá, sino en el mundo, que es algo que le permitieron muchos gobiernos. Eso es muy doloroso, y vemos que hoy hay muchos Uber que se quieren quedar con el trabajo de muchos ciudadanos, de cualquier actividad. Por lo tanto, es tarea de ustedes ver cómo esto va a impactar en la sociedad en el futuro, no solamente desde el punto de vista económico, sino también psicológico, porque yo, como padre, quiero salir a ganar el jornal -capaz que soy de la prehistoria- y traer lo que precisa mi familia, mi señora y mis hijos. Me lo quiero ganar yo, y no que me den un seguro de paro por dieciséis meses y que me lo extiendan por cuatro meses más y, después, por cinco meses más, y tengo que estar pidiendo lo que yo estoy acostumbrado a ganarme en la vida. Soy de la época en la que se pensaba que el trabajo dignifica, y ustedes también.

Entonces, me da miedo un futuro en el que nadie tenga acceso al trabajo y en el que se privilegie a aquellos que solamente trabajan con la aplicación de la tecnología, si bien hoy el taxi tiene una que es Voy en Taxi. En realidad, nosotros tenemos mejor tecnología que Uber en Uruguay; la aplicamos y nos está yendo bien. Pero solo sacando la aplicación me llevo el 25 **%** del bruto a Amsterdam, no pago impuesto, no pago renta, no pago patrimonio… Y lo mismo pasa con las compras que se hacen afuera, por internet. Yo nunca compré, pero me parece horrible que podamos comprar fuera del país cuando otra persona se tiene que instalar, pagar alquiler, luz e impuestos e ir a la Intendencia a pedir un permiso municipal. ¿Qué igualdad de posibilidades tenemos? Capaz que a alguno le entusiasma porque se puede traer algo que acá vale cien y lo compra por cincuenta, pero debemos saber que estamos destruyendo al Uruguay, o al mundo del trabajo de acá.

Esa es mi manera de pensar, pero estoy veterano; capaz que los jóvenes lo ven de otra manera. Pero los que nos tenemos que retirar de la actividad, cualquiera sea, debemos tener espacio para salir marcha atrás, pero no cayéndonos, sino caminando.

Como dije, esta situación al taxi le pegó fuerte, pero somos el único gremio del taxi de América que está saliendo adelante; somos el único. Argentina viene en caída libre, Brasil también, y a Paraguay lo destrozaron, y acá nos juntamos estos tres veteranos y le dimos para adelante a Radio Taxi Patronal 141 y a Taxi Montevideo 1711; y no nos moverán. En el peor momento dimos el mejor esfuerzo, aunque somos lentos porque estamos veteranos. Dimos lo que entendíamos que teníamos que darle a la sociedad; la sociedad lo reconoció, y hoy despachamos más viajes que Uber y que Cabify juntos. Hicimos una membresía de acción voluntaria de los conductores en la ciudad de Montevideo, y tenemos cuatro mil cien choferes inscriptos; la membresía se llama "El taxi te lleva seguro", y tiene el compromiso de no chocar, tratar bien al pasajero y no cobrarle de más. Estamos dispuestos a cambiar; estamos cambiando. Puede llevar un año más en la meta, pero eso es lo que nos está permitiendo trabajar, y agradecemos a UTE, porque ahora sacamos el corporativo.

Las empresas públicas y las que no son públicas nos hacen entender que quieren comprar el viaje de otra manera. A UTE le vendemos el viaje por hora, con lapsos de quince minutos. Por ejemplo, si son quince minutos, cuesta $ 150, y si se pasa la fracción, cuesta $ 300, pero incluimos la espera y el recorrido en un solo modo que al ente le es interesante. Pero hay otras empresas que ven lo que hicimos en una aplicación para UTE, y estamos logrando empresas a las que les interesa, porque abaratamos los costos, porque nos contratan a demanda, porque no tienen por qué tener un auto parado en la puerta.

Si nosotros mejoramos como conductores, somos mejores taximetristas y mejores choferes, vamos a tener más viajes, pero es un camino largo. Lo estamos haciendo, pero da mucho trabajo. Y que cuando uno está en plena pelea venga alguien y, sin decirnos: "Mirá, estoy en este proyecto", nos tira ese balde de agua fría. La verdad, cuando hicimos la exposición no queríamos vincular a un partido con historia como el Partido Colorado, y si lo hubiera dicho un diputado del Frente, tampoco lo hubiera hecho, ni del Partido Nacional ni de Cabildo Abierto. Entiendo que esta fue una iniciativa individual triste, que nos dolió mucho en el colectivo de nuestra familia del taxi; nos afectó muchísimo, a mí como dirigente, pero mucho más al que trabaja. Entonces, una tan mala idea vincularla a un grupo humano tan importante como es el Partido Colorado o como es el Parlamento nacional no nos gustó. Discúlpenme, es una falta de respeto haberlo hecho de esa manera, y agradezco al diputado que me haya dado la oportunidad de corregirlo.

(Diálogos)

——Reitero que en el taxímetro somos catorce mil, porque en todo el país hay más de siete mil taxis.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Disculpe, presidente, que distorsione el funcionamiento de la Comisión, pero me quedó pendiente una consultita que no hice porque de algún modo estaba comprendida en buena medida en las preguntas del señor diputado Olmos, pero le quería pedir a la delegación si se puede explayar un poco acerca de cómo funcionaba el mecanismo del fideicomiso en la nafta, si era permanente, si era para la flota nueva, porque tengo algunas dudas de cuáles eran los beneficios de eso.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- El fideicomiso de la nafta fue un estímulo para que todos los que estábamos a gasoil nos cambiáramos a nafta. Lo que hacía el gobierno nacional era darnos un reintegro, que en ese momento era de $ 16 por litro, entonces, con 1.054 litros llegábamos a un reintegro de aproximadamente $ 16.000 o $ 17.000. Nos estimularon y nos pasamos todos a nafta.

El pedido que hoy le hacemos al presidente de la República es tener ese mismo criterio, pero para la nafta y para el gasoil, porque en estos dos últimos años la nafta empezó a subir en forma desproporcional con respecto al gasoil, y la gente empezó a comprar autos gasoleros. Pero el gasoil no es una solución de futuro, porque se va a dejar de fabricar en el mundo. Estamos en un cambio energético total. En el taxímetro en dos años no vamos a tener autos a gasoil para cambiar. Miren qué dato; es increíble. Solo se van a producir autos híbridos y a nafta y, quizás, a hidrógeno porque las experiencias son muy buenas, o eléctricos, con una batería mucho más rendidora, más chica y con unos resultados fabulosos.

Entonces, lo que nosotros estamos pidiendo es que se nos dejen de descontar los impuestos del gasoil y de la nafta hasta que haya una solución en lo eléctrico, que la compartimos, pero la experiencia del eléctrico hasta ahora ha sido bastante mala en el taxi, por el estrés, porque la carga no tiene buena duración.

Los primeros autos vinieron en 2012, 2014; estaban en zonas francas, con baterías que en muchos de los casos las tuvieron que cambiar. Son enormes las baterías; es impresionante el tamaño, es toda la parte de debajo del auto. El motor es grande; las camionetas son enormes; tienen unas cubiertas 200/25 R17; para cambiar un juego de cubiertas hay que gastar US$ 1.500. Las primeras fueron onerosas, valían US$ 62.000; ahora estamos hablando de vehículos eléctricos de US$ 30.000, de US$ 28.000 y, quizás, de US$ 25.000. Un *leasing* de esas camionetas era de US$ 900 y lo tuvimos que hacer a cuarenta y ocho y a setenta y dos meses para que se pudieran pagar las cuotas.

No había lugares para cargar las baterías; los enchufes eran diferentes. En la Intendencia, por la calle Santiago de Chile hay tres surtidores y si uno pone tres coches en la calle, los otros tres tienen que subir a la vereda para que les quede del lado del enchufe. Es difícil.

Hay quienes se los instalaron en la casa del chofer -porque a algunos les dieron surtidores- y les llegaba de una central eléctrica un cable grueso como un dedo para que tuvieran la energía necesaria, y si el chofer se jubilaba, tenían que sacarle el surtidor de la casa. El surtidor tiene que ser de uso público.

Y ahora estamos en un cambio importante en la electricidad que es pasarnos de la corriente alterna a la continua, con resultados mucho mejores. Ya todos los autos que van a venir serán con corriente continua, lo que hace que el 90 **%** de los surtidores de electricidad que tenemos sean obsoletos; esa es la verdad.

Tenemos experiencias como la un taximetrista que iba con un viaje a Colonia, loco de la vida; consultó si había surtidor y cuando llegó allá estaba roto el enchufe y había uno solo; entonces, se tuvo que volver en un guinche.

Nos pasó en Punta del Este, donde hay tres surtidores, y el taxi no pudo cargar. Pero eso pasa siempre en los arranques. Si ustedes me preguntan ¿cuál es el futuro? El futuro es eléctrico. Y nosotros, y yo, en lo personal, he decidido vivir en el futuro el resto de mi vida, porque si tengo vida, tengo que estar en el futuro; en el pasado uno no se puede quedar.

Comparto todas las iniciativas que se llevaron adelante con la electricidad. Estamos trabajando, y son muy buenas las preguntas que nos hizo el señor diputado. La Intendencia tiene dos recursos económicos importantes. Uno de US$ 500.000 para que los permisarios de taxi puedan cambiar el auto eléctrico, es para cincuenta autos, y otro, de US$ 200.000, que los quiere usar para cambiar por autos accesibles.

Hemos hablado con la intendenta y con el nuevo director, Pablo Menoni, y le propusimos juntar esas dos sumas, que serían US$ 700.000, y darle US$ 7.000 a cada uno y traer cincuenta autos eléctricos accesibles y cincuenta eléctricos comunes porque hay una necesidad oculta de la sociedad uruguaya de poder tener un transporte personal accesible para el público, y hay una demanda encubierta. Hay mucha gente que tiene que tener vehículos mejores o adaptados a sus necesidades, porque cuando hablamos de las discapacidades no se dan cuenta. Él usa lentes, tiene una discapacidad que es visual, que en la vida diaria no se nota. Yo me olvidé de los lentes hoy y no saben cómo estoy tratando de hacer para leer, para escribir; es horrible. Entonces, estamos convencidos de que tenemos que tener más autos eléctricos y autos eléctricos que sean accesibles. La gente que tiene problemas de discapacidad va al teatro, va a los cumpleaños de quince, quiere ir a un cine, quiere salir o ir a comer una pizza

Yo tuve a una abuela once años en una silla de ruedas, y cuando había un cumpleaños familiar, alguien se quedaba de rehén siempre. Mi abuela no estaba contenta de que se tuviera que quedar en casa y nos decía: "Pobre viejo, vos te quedás conmigo y podrías ir", hasta se quedaba con un sentimiento de culpa. Eso va cambiando.

El mundo cambió y el taxi tiene que cambiar en ese sentido; tenemos que tener autos accesibles y autos eléctricos.

Estuvimos trabajando con Fitzgerald Cantero, que es el director nacional de Energía, del Ministerio de Industria, Energía y Minería y con Gonzalo Puig, que es el vicepresidente. Estamos trabajando porque hay unos dineros que ellos quieren destinar al costo de la financiación de los autos eléctricos. Estamos muy embarcados, muy

comprometidos con el Ministerio de Industria, Energía y Minería y con la Intendencia y queremos involucrar a las autoridades de este Ministerio, de UTE y de la Intendencia y elegir juntos un auto que nos dé un respaldo en lo tecnológico, en el servicio y en la calidad para que la mala experiencia sea borrada. Fue una elección presente, pero ya hay mejores autos. Lo anterior era lo que había. Fue una experiencia que abrió un camino, pero tenemos que seguir en la otra, que es la de la certeza porque muchos de los que compraron autos eléctricos se quedaron por el camino habiendo hecho inversiones brutales. Una señora que venía de trabajar en Dubai, se compró dos coches eléctricos y los tuvo que vender por la cuarta parte de lo que los compró; no quiso nada más.

La idea es que no tengamos fracasos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la participación de la delegación en esta Comisión.

Creo que ha quedado aclarado todo este tema. Corresponde saludarlos y quedar a las órdenes para otra oportunidad que se estime conveniente.

La Comisión sigue porque tenemos algunas comunicaciones que realizar.

SEÑOR DOURADO (Oscar).- Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido.

(Se retira de sala la delegación de la Gremial Única del Taxi)

——Retomamos el trabajo de la Comisión.

Por Secretaría se va a informar del contacto que se mantuvo con el presidente de la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo a los efectos de coordinar su comparecencia oportunamente.

SEÑOR SECRETARIO.- De acuerdo con lo resuelto por la Comisión en la última reunión, se invitó a la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo para el miércoles 20. La Secretaría acusó recibo y quedaron en confirmarnos. Esta respuesta es del viernes 8; todavía no tenemos confirmación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo otro que queda pendiente, en la medida en que el plenario de la Cámara resolvió la integración de la Comisión de Hacienda con la Comisión Especial sobre Lavado de Activos y Crimen Organizado a los efectos de recibir al Ministerio de Economía y Finanzas, al Banco Central del Uruguay y a Senaclaft, es encomendar a la Secretaría de la Comisión a que, en coordinación con la Secretaría de la Comisión Especial de Lavado de Activos y Crimen Organizado, realice una convocatoria que tendría que ser un día jueves de mañana porque de esa forma logramos que no haya problemas de coincidencia con las reuniones de otras comisiones.

(Diálogos)

——Como es una citación bien especial por un tema bien especial, la única forma que tenemos es la de determinar un día, que por otra parte no lo vamos a determinar nosotros, sino nuestros invitados.

(Diálogos)

——No habiendo otros asuntos a considerar, se levanta la reunión.

